

VERS UN PLAN DE TRANSPORT POUR LA CÔTE-NORD

CHAPITRE 13.3 LE TRANSPORT EN COMMUN

Analyse et rédaction : Réjean Drouin, agent de recherche
Service des politiques (transport terrestre des personnes)

Version avril 1997

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	1
13.3.1 CARACTÉRISTIQUES.....	1
13.3.1.1 Transport en commun urbain	2
13.3.1.2 Transport en commun suburbain	2
13.3.2 ENCADREMENT INSTITUTIONNEL, LÉGISLATIF ET RÉGLEMENTAIRE	3
13.3.2.1 Loi sur le ministère des Transports	3
13.3.2.2 Loi sur les transports.....	3
13.3.2.3 Lois constitutives des OPT	3
13.3.2.4 Loi sur l'Agence métropolitaine de transport de Montréal.....	3
13.3.2.5 Loi sur les conseils intermunicipaux de transport de la région de Montréal.....	3
13.3.2.6 Loi sur les cités et villes et le Code municipal du Québec	4
13.3.3 RÔLE DES INTERVENANTS GOUVERNEMENTAUX.....	4
13.3.3.1 Ministère des Transports.....	4
13.3.4 RÔLE DES PARTENAIRES	4
13.3.4.1 Transport urbain.....	4
13.3.4.2 Transport suburbain	5
13.3.5 FINANCEMENT	5
13.3.5.1 Transport en commun urbain	5
13.3.5.2 Transport en commun suburbain	6
13.3.6 SOURCES DE FINANCEMENT.....	7
13.3.7 ÉVOLUTION DU PROGRAMME D'AIDE AU TRANSPORT EN COMMUN : VOLET AIDE AUX ORGANISMES MUNICIPAUX ET INTERMUNICIPAUX DE TRANSPORT	7
13.3.8 L'OFFRE DE SERVICES EN CÔTE-NORD.....	9
13.3.9 LA DEMANDE DE SERVICE	9
13.3.10 LE FINANCEMENT.....	10
13.3.11 LES FACTEURS D'INFLUENCE DE LA DEMANDE FUTURE EN TRANSPORT	10
CONCLUSION.....	14
CARTE 1 - RÉSEAU DE TRANSPORT EN COMMUN À BAIE-COMEAU (1994).....	11

13.3 LE TRANSPORT EN COMMUN

INTRODUCTION

Transport urbain et suburbain

La mobilité des personnes en milieu urbain est d'une importance capitale. Les transports constituent une composante incontournable de toute activité économique et sociale. Ils commandent le développement des agglomérations et ils peuvent selon les cas le bloquer ou le faciliter. Une chose est certaine, ils en orientent la structure.

Dans la plupart des pays industrialisés, le transport en commun fait l'objet d'une attention particulière de la part des autorités gouvernementales qui le considèrent essentiel à l'amélioration de la qualité de vie dans les agglomérations urbaines et à l'essor économique de ces dernières. Ils ont donc développé des programmes d'aide financière afin de le soutenir et de le développer.

Faits saillants

Le service de transport en commun n'est offert que dans une seule municipalité de la région soit Baie-Comeau qui rejoint 27 % de la population régionale.

En 1993, les résidents de la ville de Baie-Comeau ont effectuée 54 948 déplacements. Le service dispose de deux véhicules à contrat et dessert un seul circuit.

Les dépenses occasionnées par le transport en commun s'élevaient à 328 596 \$ en 1993, dont 14,9 % étaient couvertes par les subventions gouvernementales alors que la proportion des dépenses assumées par les municipalités et les usagers (incluant les revenus telle la publicité) étaient respectivement de 59,2 % et 25,8 %.

13.3.1 CARACTÉRISTIQUES

Au Québec, le transport en commun urbain et suburbain est assuré par une quarantaine d'autorités organisatrices de transport dont :

- 9 organismes publics de transport en commun (OPT) ;
- 15 conseils intermunicipaux de transport (CIT) ; et
- 16 organismes municipaux et intermunicipaux de transport en commun (OMIT).

Les services de transport en commun urbain et suburbain existent dans 14 régions administratives, touchent 38 MRC, 200 municipalités, pour une population de 4 771 713 habitants.

13.3.1.1 Transport en commun urbain

Le programme d'aide gouvernemental au transport en commun, institué en 1976, a permis la création de 9 organismes de transport répartis dans les 6 grandes agglomérations du Québec qui regroupent 12 MRC, 70 municipalités et une population de 3 555 203 habitants.

En croissance au cours des années 80, l'offre de service a atteint son sommet au début des années 90. Cependant, nous assistons, depuis la réforme du financement du transport en commun urbain de 1992, à une rationalisation des services. Les OPT comptent actuellement sur un parc de 3 080 autobus urbains, qui parcourent annuellement plus de 212 millions de kilomètres. En plus, le service de transport urbain de Montréal peut compter sur 759 voitures de métro, réparties sur 4 lignes de métro et 2 lignes de train de banlieue comptant 91 wagons.

En chute depuis 1986, l'achalandage des services de transport en commun semble s'être stabilisé en 1993, avec 447,5 millions de déplacements comparativement à 445 millions en 1992. Toutefois, cela représente 21,3 millions de déplacements de moins qu'en 1990.

13.3.1.2 Transport en commun suburbain

L'adoption en 1984 de la Loi sur les conseils intermunicipaux de transport de la région de Montréal et l'ouverture du programme d'aide au transport en commun aux services municipaux et intermunicipaux de transport en commun ont permis de développer les services de transport en commun dans les agglomérations de moyenne importance.

En 1993, les services de transport en commun suburbain étaient assurés par 31 autorités organisatrices de transport :

- 15 CIT et 5 OMIT dans la région de Montréal ; et
- 11 OMIT ailleurs au Québec dont celui de Baie-Comeau.

Au total, les services de transport en commun suburbain couvrent 11 régions administratives, touchent 30 MRC et 130 municipalités pour une population de 1 216 510 habitants, soit 17,6 % de la population du Québec.

Contrairement au service de transport en commun urbain, les services de transport suburbain connaissent une croissance soutenue. L'achalandage, qui était de 5,1 millions de déplacements en 1985, est passée de 9,9 à 11,6 millions de déplacements de 1990 à 1993.

De 17 en 1985, le nombre de services de transport en commun suburbain est passé à 31 en 1993. Pour la même période, l'offre kilométrique est passée de 12,9 millions de kilomètres à 18,6 millions de kilomètres, soit une augmentation de plus de 44 %. En 1993, le nombre de véhicules affectés au service suburbain était de 281, répartis sur 120 lignes.

13.3.2 ENCADREMENT INSTITUTIONNEL, LÉGISLATIF ET RÉGLEMENTAIRE

Le transport urbain et suburbain évolue dans un environnement législatif et réglementaire qui régit le rôle et les actions des différentes institutions.

13.3.2.1 Loi sur le ministère des Transports

Le ministère des Transports institué en vertu de la Loi sur le ministère des Transports (LRQ, chapitre M-28), a la responsabilité de l'application des lois et des règlements relatifs aux transports.

13.3.2.2 Loi sur les transports

La Loi sur les transports (LRQ, chapitre T-12) quant à elle confère au ministre des Transports les pouvoirs de prendre les mesures destinées à améliorer les moyens et les systèmes de transport et d'accorder des subventions à des fins de transport.

13.3.2.3 Lois constitutives des OPT

Ces différentes lois créent les 9 organismes publics de transport actuels. Elles leur accordent les pouvoirs nécessaires pour l'organisation, la planification et l'exploitation d'un service de transport en commun.

13.3.2.4 Loi sur l'Agence métropolitaine de transport de Montréal

Cette loi crée un organisme régional de transport pour la grande région de Montréal. L'agence a compétence sur la gestion de la problématique des déplacements régionaux spécifiques à Montréal.

13.3.2.5 Loi sur les conseils intermunicipaux de transport de la région de Montréal

Toujours en fonction des spécificités de la grande région de Montréal, cette loi a été adoptée afin de maintenir les services de transport suburbain dans la région de Montréal.

13.3.2.6 Loi sur les cités et villes et le Code municipal du Québec

Ces deux lois accordent aux municipalités les pouvoirs d'organisation et de planification en matière de transport en commun sur leur territoire.

13.3.3 RÔLE DES INTERVENANTS GOUVERNEMENTAUX

13.3.3.1 Ministère des Transports

Le ministère des Transports est chargé d'élaborer et de proposer au gouvernement des politiques relatives aux transports et à la voirie pour le Québec, de les mettre en oeuvre, d'en surveiller l'application et d'en coordonner l'exécution. Il est également responsable d'établir un plan des systèmes de transport au Québec et, entre autres, de prendre les mesures nécessaires à l'amélioration des transports, notamment en coordonnant et intégrant les divers modes de transport.

En regard de cette mission, le ministère des Transports administre depuis près de 20 ans le programme d'aide gouvernementale au transport en commun. L'objectif visé est de permettre aux grandes et aux moyennes agglomérations urbaines de se doter d'un service de transport en commun et de le développer.

L'aide financière du ministère des Transports porte sur les dépenses en immobilisation dans le cas des organismes publics de transport en commun alors qu'elle vise les dépenses d'exploitation dans le cas des organismes municipaux et intermunicipaux de transport et des conseils intermunicipaux de transport en commun de la région de Montréal.

13.3.4 RÔLE DES PARTENAIRES

13.3.4.1 Transport urbain

- Organismes publics de transport en commun

Les organismes publics de transport ont le mandat de développer le service de transport en commun et de coordonner le développement des réseaux de transport en commun urbain sur leur territoire.

Ce sont des entreprises de transport à caractère public. Les territoires concernés sont la région de Montréal (3 OPT), celle de Québec (2 OPT) et les régions de Hull, Sherbrooke, Trois-Rivières et Chicoutimi avec chacune un OPT.

- Agence métropolitaine de transport

L'Agence succède au Conseil métropolitain de transport en commun (CMTC) et n'a de compétence que sur le territoire de la grande région de Montréal.

13.3.4.2 Transport suburbain

- Conseils intermunicipaux de transport

La Loi sur les conseils intermunicipaux de transport de la région de Montréal (L.R.Q., chapitre C-60.1) autorise les municipalités membres à se regrouper en conseils intermunicipaux de transport afin d'organiser un service de transport en commun sur leur territoire.

Sur les 17 CIT nés lors de l'adoption en 1983 de la Loi, 15 sont actuellement en exploitation et permettent à 107 municipalités de la couronne de Montréal, de bénéficier d'un service de transport en commun.

- Organismes municipaux et intermunicipaux de transport en commun

Le Code municipal du Québec ainsi que la Loi sur les cités et villes accordent à une municipalité ou à un regroupement de municipalités le pouvoir d'organiser un service de transport en commun sur le territoire de la municipalité ou du regroupement de municipalités ainsi que d'assurer une liaison avec des points situés à l'extérieur de ce territoire.

On dénombre actuellement 16 OMIT au Québec. Plus de la moitié de ces organismes se retrouvent dans les régions de Montréal et Québec, avec respectivement 5 et 4 organismes sur leur territoire. Les 7 autres services de transport en commun se retrouvent dans les principaux centres du Québec, tels Rimouski, **Baie-Comeau**, Drummondville, Granby, le centre de la Mauricie et Rouyn-Noranda. Au total, les 16 OMIT touchent 130 municipalités, pour une population de 1 215 000 habitants.

Les OMIT, et c'est le cas aussi des CIT, ne peuvent exploiter eux-mêmes leur service de transport et doivent obligatoirement confier l'exploitation du service à un transporteur privé.

Il est à noter qu'une entreprise privée de transport par autobus qui est à contrat avec un CIT ou un OMIT n'est pas tenue de détenir un permis de la Commission des transports du Québec (CTQ). Cependant, une municipalité ou un regroupement de municipalités qui met en place un service municipal de transport en commun doit obligatoirement offrir le contrat de service au détenteur du permis émis par la CTQ qui couvre ce territoire. Ce dernier possède le droit de premier refus.

13.3.5 FINANCEMENT

13.3.5.1 Transport en commun urbain

Les dépenses consacrées au transport en commun ont atteint 1 milliard 124 millions de dollars en 1993 comparativement à 1 milliard 26 millions de dollars en 1990, soit une hausse de près de 10 %.

Le transport en commun

Depuis 1990, le mode de financement du transport en commun a subi de profonds changements. L'avènement en 1990 du CMTC dans la région de Montréal a établi un nouveau partage du financement du transport en commun régional.

En 1992, la réforme du financement du transport en commun a transféré aux municipalités la responsabilité du financement des dépenses d'exploitation des OPT. De plus, cette réforme a institué la contribution des automobilistes au transport en commun, ce qui constitue une nouvelle source régionale de financement.

Alors qu'en 1990 les subventions gouvernementales comptaient pour 42 % du financement du transport en commun, en 1993 elles ne représentent plus que 20 %. En contre-partie, la part relative des contributions des municipalités est passée de 26 % à 41 % des dépenses totales. Quant à la nouvelle source régionale de financement, elle représente 5 % des dépenses totales. La proportion des recettes autonomes dans le financement du transport en commun a très peu varié durant cette période passant de 32 % à 34 % et au cours de laquelle les OPT ont procédé à une rationalisation des services.

13.3.5.2 Transport en commun suburbain

Les dépenses consacrées au transport en commun suburbain ont atteint 42,6 millions de dollars en 1993 comparativement à 33,8 millions de dollars en 1990. Toutefois, lors de l'implantation de l'aide gouvernementale pour les services municipaux et intermunicipaux de transport en commun, les dépenses atteignent 12,1 millions de dollars pour 17 autorités organisatrices.

Le financement des services de transport en commun suburbain est partagé entre les usagers, le gouvernement et les municipalités. Si ces services étaient financés à 71,10 % par les usagers en 1985, ils ne l'étaient plus qu'à 44,44 % en 1990. Toutefois, même si les services municipaux et intermunicipaux ont été épargnés lors de la dernière réforme du financement du transport en commun, on constate un changement notable dans la façon dont est financé le transport en commun suburbain.

En effet, depuis 1990 la tendance est renversée. La part des usagers au financement est passée de 44,44 % à 47,44 %. Les municipalités, appréhendant un retrait possible du gouvernement, cherchent depuis 1990 à stabiliser leur contribution en valeur absolue de 26,62 % à 20,17 % entre 1991 et 1993. Le ministère des Transports quant à lui a vu sa contribution passer de 10,4 millions de dollars en 1990 à 13,8 millions de dollars en 1993. Cette croissance s'explique par le mode de financement actuel qui est basé sur les recettes-passagers.

13.3.6 SOURCES DE FINANCEMENT

Le gouvernement du Québec s'implique financièrement dans le transport en commun depuis plus de 30 ans. Cette implantation se traduit sous des formes précises destinées, soit spécifiquement aux organismes de transport en commun (OPT), soit aux organismes municipaux et intermunicipaux de transport (OMIT).

Au fil des ans, plusieurs modifications ont été apportées à la législation et au programme d'aide en tant que tel. Dans les lignes qui suivent, nous retracerons les principales étapes de l'implantation gouvernementale dans le transport suburbain seulement.

Le programme d'aide gouvernementale au transport en commun (instauré en 1976, modifié par le décret n° 1420-93 le 6 octobre 1993) a été instauré par le ministère des Transports en vertu des pouvoirs que lui confère la Loi sur les transports.

D'abord destiné aux OPT, le programme a été élargi en 1983 et 1984 afin de permettre aux conseils intermunicipaux de transport de la région de Montréal (CIT) ainsi qu'aux municipalités ou regroupement de municipalités d'une certaine importance de bénéficier de soutien financier de l'État.

Les organismes municipaux et intermunicipaux de transport tel l'OMIT de Baie-Comeau tirent leur aide en vertu du second volet du programme¹. L'aide touche essentiellement les dépenses d'exploitation et le montant de la subvention est basé sur le niveau des recettes-passagers perçues par l'organisme municipal et intermunicipal de transport et les CIT.

13.3.7 ÉVOLUTION DU PROGRAMME D'AIDE AU TRANSPORT EN COMMUN : VOLET AIDE AUX ORGANISMES MUNICIPAUX ET INTERMUNICIPAUX DE TRANSPORT

Entre 1969 et 1984, la responsabilité de l'organisation du transport en commun est passée graduellement du secteur privé au secteur public. Au cours de cette période, le gouvernement du Québec et les municipalités se sont vues confier les responsabilités d'organisation et de financement du transport en commun.

En 1981, le gouvernement adopte la Loi modifiant la Loi sur les transports et autres dispositions législatives.² Cette loi vise plus particulièrement la gestion du transport scolaire, mais elle permet également aux municipalités d'organiser un service de transport sur leur territoire. La loi donne également aux municipalités le pouvoir d'agir seules ou de se regrouper afin d'offrir un service répondant à leurs besoins. Les municipalités ont donc la responsabilité d'élaborer le projet de transport et d'octroyer des contrats à un transporteur. De son côté, le ministère des Transports doit approuver ces contrats, tandis que le rôle du ministère des Affaires municipales consiste à entériner l'engagement financier de la municipalité. Notons finalement que la loi ne

¹ Le volet 1 touche l'aide financière destinée aux OPT principalement orientée vers les dépenses d'immobilisation (maintien des actifs et amélioration des services).

² GOUVERNEMENT DU QUÉBEC, L'organisation d'un service de transport en commun, Québec, 1983.

Le transport en commun

prévoit aucun programme d'aide financière, à l'exception de l'aide technique accordée par les ministères concernés.

Un examen plus approfondi de la réforme des lois municipales montre que les grands principes qui touchent la participation et l'implication des municipalités dans la gestion du transport en commun, visent avant tout à revaloriser le rôle des municipalités en renforçant leurs responsabilités politiques. Cette revalorisation du rôle des municipalités doit cependant se faire dans le respect de l'autonomie locale, et en favorisant la participation des citoyens. Toutefois, les municipalités demeurent toujours responsables des services qu'elles entendent se donner.

Dorénavant, en matière de gestion, le gouvernement entend donc privilégier les grands principes de rationalisation et de décentralisation. Ces grands principes touchent, entre autres, le transport urbain à l'échelle provinciale, et plus particulièrement le transport dans la région de Montréal.

À cet effet, dès 1982, le gouvernement soumettait, pour discussion, une proposition concernant l'organisation et le financement du transport en commun spécifiquement pour la région de Montréal.³ Cette proposition portait sur les préoccupations des municipalités situées en dehors du territoire des organismes de transport. On y suggérait notamment de transférer aux municipalités des pouvoirs décisionnels en matière de transport, de regrouper en conseil local de transport des municipalités ayant des besoins complémentaires, de faire participer les municipalités à des décisions de portée régionale et de donner aux municipalités la possibilité de faire appel à des transporteurs de leur choix.

Suite aux consultations menées par le gouvernement, les municipalités de la région de Montréal acceptent les grands principes des réformes envisagées. Cependant, elles excluent la création d'un organisme régional qui, selon elles, nuirait à l'autonomie municipale. En 1983, le gouvernement adopte la Loi sur les Conseils intermunicipaux de transport dans la région de Montréal.⁴ Cette loi permet aux municipalités de la région de Montréal qui ne font pas partie d'un organisme public de transport d'être admissibles au programme d'aide. Dès octobre 1984, le gouvernement étend ce programme aux municipalités de 20 000 habitants et plus.

Le gouvernement du Québec joue donc un rôle de premier plan dans l'organisation et le financement du transport en commun sur l'ensemble du territoire québécois dont celui de la ville de Baie-Comeau comme nous le verrons dans la section suivante.

³ GOUVERNEMENT DU QUÉBEC. Le transport en commun un choix régional, Québec, 1982. 92 p.

⁴ GOUVERNEMENT DU QUÉBEC. Loi sur les Conseils intermunicipaux de transport dans la région de Montréal, Éditeur officiel, 1983.

13.3.8 L'OFFRE DE SERVICES EN CÔTE-NORD

Un seul service de transport en commun existe en Côte-Nord, il dessert la ville de Baie-Comeau (voir carte réseau du transport en commun à Baie-Comeau, 1994). L'organisme municipal et intermunicipal de transport de Baie-Comeau (OMIT de Baie-Comeau) dessert les 371,69 km² du territoire de la ville de Baie-Comeau et une population de 26 012 personnes (recensement 1991). Le service a débuté le 25 janvier 1993.

Un seul circuit, de 32 km, couvre avec 2 véhicules, les 2 quartiers de la ville soit les secteurs Mingan et Marquette. Le circuit emprunte à l'intérieur, les axes principaux reliant les zones résidentielles aux institutions, commerces et industries et vice-versa. Le service est donné à contrat à un transporteur privé. Les heures journalières de service sont comme suit :

Lundi, mardi, mercredi : 12 heures ;

jeudi, vendredi : 16 heures ;

samedi : 10 heures ;

dimanche : pas de transport.

En plus du nombre de lignes, la longueur des parcours, le nombre de véhicules utilisés et la superficie desservie, l'offre de service se caractérise également par le nombre de véhicules-kilomètres offerts.

En 1993, les deux véhicules en service ont effectué 172 480 véhicule-kilomètres et 6 980 véhicules-heures. En terme de véhicules-kilomètre par population cela représente un ration de 6,63 et en terme de véhicule-heure par population, elle représente 0,27. Ces ratios sont peu élevés et s'expliquent par l'étalement de la population à desservir.

Au début des années 90, une tentative d'extensionner le service aux villes avoisinantes a été menée mais sans succès. Ce projet demeure actif et pourrait voir le jour.

13.3.9 LA DEMANDE DE SERVICE

En 1993, l'OMIT de Baie-Comeau a effectué 54 948 déplacements dont 16 498 (30,02 %) pour des adultes et 38 450 (69,98 %) pour des étudiants et des personnes d'âge d'or.

Le rapport de l'achalandage en fonction de la population a été de 2,11 ; celui de l'achalandage en fonction du vecteur véhicule-kilomètre a été de 0,32 et celui de l'achalandage sur le vecteur véhicule-heure de 7,87.

13.3.10 LE FINANCEMENT

L'organisation du transport en commun implique la contribution financière de différents partenaires qui sont les usagers, la municipalité et le ministère des Transports.

En 1993, le coût total du service a atteint 328 546 \$ dont 280 000 \$ en frais d'exploitation et 48 596 \$ en frais d'administration. La quote-part municipale a été de 194 666 \$ soit 59,24 % des coûts totaux. Les usagers⁵ ont contribué pour 84 896 \$ ou 25,84 % et le ministère des Transports a accordé une aide à l'exploitation en fonction des normes du programme en vigueur. Le montant de cette aide atteint 49 033 \$ ou 14,92 %. Il n'y a pas eu d'autres sources de financement.

En terme de ratio d'efficience, le coût par véhicule-kilomètre a atteint 1,91 \$; le coût par véhicule-heure, 47,08 \$; le coût par achalandage, 5,98 \$.

La situation du transport en commun sur le territoire a évolué au cours de la jeune existence du service. C'est sur l'OMIT de Baie-Comeau que repose le développement du transport en commun pour le territoire de la MRC Manicouagan et même sur celui de la Côte-Nord.

L'OMIT de Baie-Comeau a pris ou entend prendre des mesures pour augmenter l'achalandage et donner un meilleur service. L'organisme doit composer avec plusieurs facteurs pour ajuster son offre aux besoins de la clientèle.

13.3.11 LES FACTEURS D'INFLUENCE DE LA DEMANDE FUTURE EN TRANSPORT

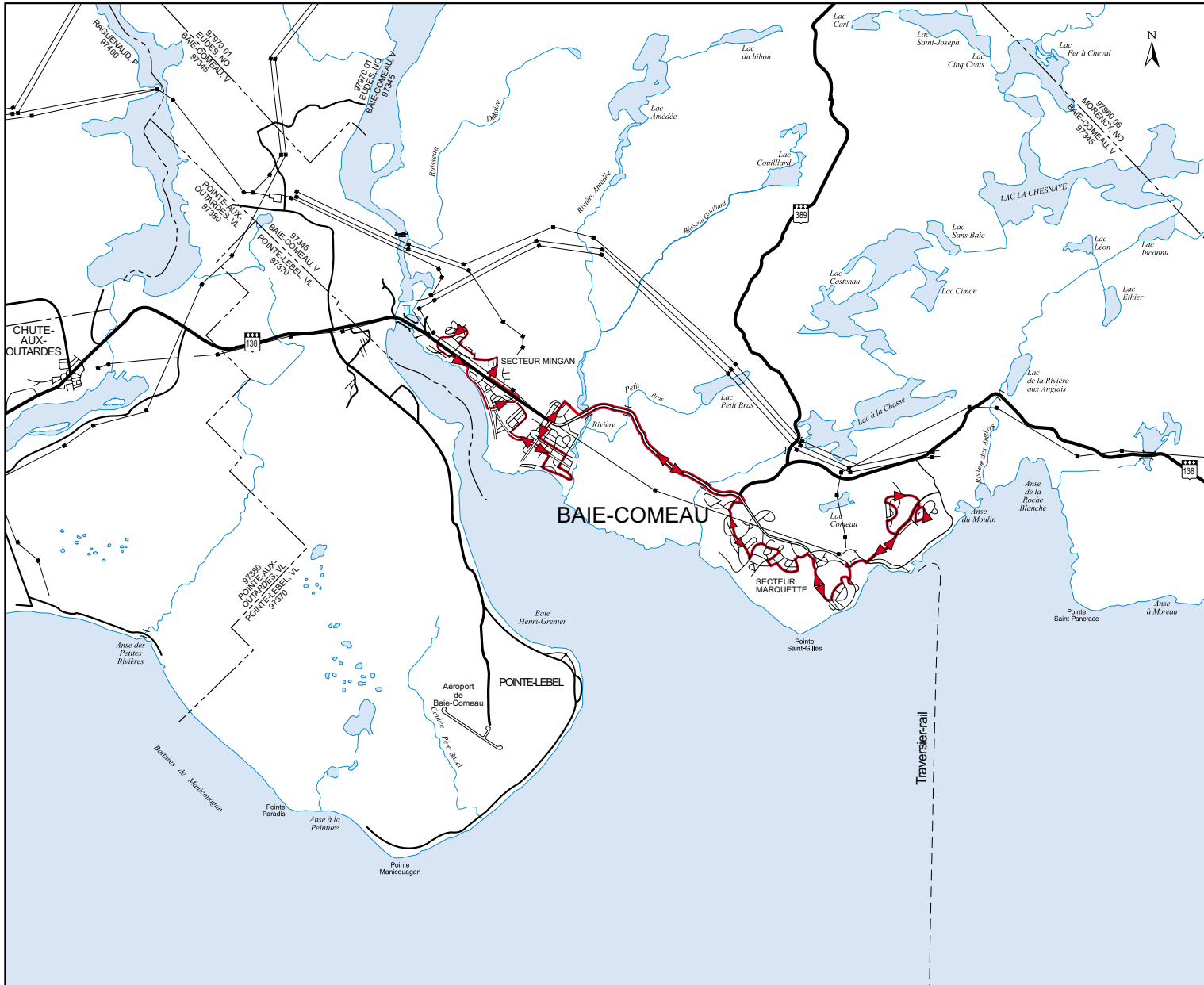
Les projets de relance pouvant entraîner une augmentation de la demande par l'entremise de techniques de gestion de la demande (les TGD). Par exemple : nouvelles lignes, respect des horaires, réduction du temps de déplacement des autobus, le réseau express, la réduction du nombre d'arrêts, l'ajout d'abribus, la conclusion d'ententes avec des partenaires, l'augmentation de la fréquence des dessertes actuelles, l'ajout d'incitatifs aux endroits appropriés, etc.

La diminution de la croissance démographique et le vieillissement de la population sont deux autres facteurs interreliés pouvant influencer la demande. L'OMIT de Baie-Comeau devra y faire face dans tout plan de relance qu'elle envisage. Les personnes âgées constitueront une clientèle-cible dont les besoins de transport sont très différents de ceux des étudiants et des travailleurs. Les personnes âgées voyagent en dehors des heures de pointe et demandent des services souples et adaptés à leurs besoins, qui vont de la visite d'attrait touristiques à la fréquentation d'établissements de santé (communautaire ou autres) ; de centres commerciaux, etc.

⁵ La grille tarifaire des usagers en 1992 est celle-ci :

	Billet	10 billets	Laissez-passer
Adultes	2,50 \$	20,00 \$	65,00 \$
Étudiants	1,50 \$	12,00 \$	40,00 \$
Aînés	1,50 \$	12,00 \$	40,00 \$

CARTE DU RÉSEAU DE TRANSPORT EN COMMUN À BAIE-COMEAU (1994)



Plan de transport
de la Côte-Nord

Carte 1

RÉSEAU DE TRANSPORT EN
COMMUN À BAIE-COMEAU
(1994)

- Trajet d'autobus
- ▶ Direction du circuit



Source: Ville de Baie-Comeau, Carte de transport public, 1994

Service de la géomatique et de la cartographie, octobre 1998

Le transport en commun

Le transport en commun

L'importance grandissante du groupe d'âge des 65 ans et plus dans la population de Baie-Comeau (augmentation prévue de 91 % entre 1991-2011, soit 1 485 à 2 839 personnes) est un sujet de préoccupation des organismes de transport. Le groupe des 65 ans et plus qui représentait 5,7 % de la population en 1991, devrait s'élever à 12,4 % en 2011⁶. On peut donc penser que ce groupe d'âge exercera une pression à la hausse sur la demande en transport pendant encore plusieurs années.

Le vieillissement de la population a aussi un impact sur les ménages en âge de procréer et sur le taux de natalité tous deux à la baisse. Également, les groupes-cibles d'étudiants 15-19 ans connaîtront une croissance faible voire une décroissance d'ici 2011.

Le développement des banlieues et la perte de population dans les secteurs centraux sont d'autres facteurs d'influence de la demande en transport dont l'OMIT de Baie-Comeau se doit de tenir compte dans la réorganisation future de son service, de façon à proposer des services adaptés aux besoins de la clientèle.

On note depuis 1991 une diminution de la population. Cependant au cours de cette période un déplacement de la population des secteurs centraux vers les secteurs périphériques s'est amorcé. Des secteurs comme la Péninsule Manicouagan dont les municipalités de Pointe-Lebel et Pointe-aux-Outardes ont connu une croissance de leur population.

Cette tendance au développement des secteurs périphériques se manifeste également par une plus forte croissance du logis.

Par ailleurs, le taux de motorisation des ménages suivait la même courbe. En périphérie, il est très souvent supérieur à une automobile par logis égale à un par logis pour les quartiers centraux. On constate donc un déplacement de la demande en transport du secteur à l'ouest de Baie-Comeau vers la ville de Baie-Comeau.

Le développement des secteurs périphériques et le déplacement de la population vers ces secteurs ont un incidence directe sur la tendance des déplacements motorisés qui croit en périphérie plus que dans les quartiers centraux. L'évolution des déplacements suit l'évolution démographique et cette tendance semble vouloir se poursuivre. On devrait ainsi observer de 1991 à 2011, un accroissement des déplacements en provenance des secteurs périphériques et une diminution des déplacements des secteurs centraux.

⁶ Perspectives démographiques à micro-échelle pour le Québec dans son ensemble 1991-2016. Modèle ES-3. Statistique et économie en transport, 3 juillet 1996.

Le transport en commun

Dans le cas de Baie-Comeau où l'emploi est davantage structuré sur de gros employeurs des secteurs primaires et secondaires, où des efforts de rationalisation et des objectifs de productivité sont avant tout recherchés et consentis dans tout projet d'expansion, il est possible de projeter un taux d'employabilité assez bas. Par conséquent à moyen terme, il se pourrait qu'il y ait une diminution des déplacements dans tous les quartiers à l'aube de l'an 2011, en particulier à la période de pointe le matin.

Pour répondre à la demande, le transport en commun devra ajuster son offre de service en tenant compte de ces facteurs.

D'autres facteurs viendront également modifier la demande future en transport en commun. Parmi ces facteurs, on peut mentionner la nouvelle politique d'admissibilité au transport adapté et la possible adaptation des services de transport en commun régulier pour les personnes à mobilité réduite.

CONCLUSION

Le service de transport en commun se limite en Côte-Nord à un service, soit celui de l'organisme municipal de transport de Baie-Comeau.

Ce dernier caresse le projet d'étendre ses services à l'ensemble des municipalités rejointes par le service de transport adapté soit Pointe-Lebel, Pointe-aux-Outardes, Chutes-aux-Outardes, Ragueneau et Baie-Comeau. Le service proposé se ferait d'abord sur réservation puis, une fois rodé, de façon régulière.

Du côté de Sept-Îles, des tentatives ont été menées entre autres pour mener les travailleurs à l'usine Alouette située à 30 km du centre de la ville. Avec un taux de motorisation très élevé, ce service a été abandonné. Quant aux élèves du Cégep, ce sont les autobus scolaires qui assument le service de transport. Ce transport est non subventionné.

Le transport en commun ne connaît pas la faveur comme mode de transport. Il demeure marginal et peu compétitif compte tenu du taux de motorisation important, de l'étalement urbain et de la densité faible d'habitation. Dans un système où la municipalité et le passager sont appelés à contribuer, le réseau de parents et d'amis peut dans bien des cas palier à l'absence ou non d'un réseau de transport collectif structuré à l'échelle municipale.

Le projet d'intégration des services de transport terrestre des personnes pourrait faire du transport en commun un mode plus efficace et polyvalent en se servant de la complémentarité entre les différents services. Le projet met en chef de file la situation des finances publiques et la volonté du gouvernement de responsabiliser davantage le milieu local. La démarche vise une gestion intégrée du transport collectif et une meilleure utilisation des ressources existantes. Un des éléments fondamentaux demeure la qualité des services. À ce niveau, une entité administrative régionale (à l'échelle d'une ou plusieurs MRC) pourrait prendre en charge de nouvelles responsabilités, de façon à offrir à la population des services efficaces répondant à la fois aux besoins de transport collectif dans les domaines scolaire, commun, adapté, interurbain et par taxi. Il pourrait s'agir d'un transport communautaire à l'échelle d'un territoire suffisamment grand de façon à ce que celui-ci comporte suffisamment d'équipement pour atteindre à la fois une clientèle

Le transport en commun

jeune, à mobilité réduite ou âgée suffisante à des coûts non prohibitifs. Le transport en commun pourrait ou non faire partie des services offerts selon les portions de territoires, la population et la répartition des équipements de transport.

